*) Nr. 23 zawiera wyłącznie Sprawy Dróg Kołowych.



DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 24*). Warszawa, 25 listopada 1933 r. Rok XV

TREŚĆ

193.

Podziękowanie Komisarza Generalnego Pożyczki Narodowej.

Podaję do wiadomości wszystkich funkcjonarjuszów Ministerstwa Komunikacji i pracowników Polskich Kolei Państwowych, że Pan Komisarz Generalny Pożyczki Narodowej złożył na moje ręce następujące oświadczenie:

„Wobec zamknięcia subskrypcji Pożyczki Narodowej z wielkim sukcesem finansowym, politycznym i moralnym, w czasie której doznałem tak wiele pomocy i poparcia w mej pracy ze strony Pana Ministra oraz powładnego Panu Ministrowi personelu Ministerstwa Komunikacji oraz wszystkich podległych władz i urzędów, pozwalam sobie niniejszem serdecznie podziękować Panu Ministrowi oraz na Jego ręce złożyć serdeczne podziękowanie dla całego podwładnego Mu personelu, który sprawą Pożyczki się zajmował."

Ze swej strony wyrażam gorące podziękowanie tym wszystkim funkcjonarjuszom państwowym (pracownikom P. K. P.) którzy przyczynili się swojem zrozumieniem interesu Państwa i ofiarną pracą do powodzenia akcji subskrypcyjnej Pożyczki Narodowej.

Zarazem mam nadzieję, że wszyscy funkcjonarjusze i pracownicy podległego mi resortu będą współdziałali nadal jaknajwydatniej w dalszej akcji realizowania Pożyczki Narodowej, poświęcając swój zapał patrjotyczny i trud w doprowadzeniu do pomyślnego końca tak chlubnie rozpoczętego dzieła.

Nr. P. U. II. 54/65/33 z dn. 4/XI 1933 r.

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

194.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 23 października 1933 r. Nr. O. Or. 51/19 w sprawie uzupełnienia postanowień instrukcyj biurowych o przesyłaniu korespondencji urzędowej w workach.

W § 34 Instrukcji Biurowej dla M. K. i Instrukcji dla D. O. K. P. (A 3), w ust. 5 po zdaniu „Do każdego worka dołącza się spis przesyłek w dwóch odbitkach" wstawia się zdanie „W spisie przesyłek należy wymienić Nr. bieżący worka i jego plomby", na końcu zaś tego ustępu dodaje się następujące zdania:

„Worki numerowane, przeznaczone do przewożenia korespondencji, powinny być szyte, wiązane i plombowane w sposób utrudniający ich otwieranie, w szczególności powinny odpowiadać następującym wymaganiom:

a) szwy worków powinny być podwójne; pierwszy szew należy wykonać z dużem założeniem, następnie worek powinien być wywrócony nazewnątrz i uskuteczniony drugi szew;

b) wzdłuż górnej krawędzi worka powinien być na stałe wszyty dokoła sznur grubości 6 — 8 mm; worek należy wiązać szpagatem po wierzchu. Wszycie sznura ma na celu uniemożliwienie wyciągania części worka z pod szpagatu i dostanie się w ten sposób do wnętrza worka;

c) worki należy plombować plombami ołowianemi, a nie blaszanemi i do plombowania używać plombownicy o wymiarach wagonowej. Plombownica powinna posiadać odciski: z jednej strony skrót nazwy urzędu wysyłającego korespondencję, dzień, miesiąc i rok, z drugiej strony również skrót nazwy urzędu wysyłającego i Nr. bieżący plomby.

Wzór:





W załączonym do worka spisie przesyłek powinna znajdować się rubryka „stan worka", do której odbiorca obowiązany jest wpisywć każde uszkodzenie lub jakikolwiek ślad otwierania worka lub plomby w drodze .

Worki, zawierające korespondencję służbową powinny być oddawane **wyłącznie tylko za pokwitowaniem z odbioru.** W pokwitowaniu z odbioru należy każdorazowo bądź stwierdzić nieuszkodzenie plomby, przez wpisanie słów: „Plomba nienaruszona", bądź zanotować w jakim stanie znajduje się plomba. Nadto każde naruszenie plomby powinno być stwierdzone protokólarnie.

Uchyla się okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. O. A. V. 202/21 ogłoszony w Dz. Urz. M. K. Nr. 10, poz. 79 z 1932 r.

W § 24 Instrukcji Biurowej dla jednostek służbowych, podległych Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych (A 4) w ust. 3 po zdaniu: „Do każdego worka (koperty, pisma w opasce) dołącza się spis przesyłek w dwóch odbitkach" wstawia się zdanie: „W odbitkach należy wymienić Nr. kontrolny plombownicy, Nr. worka i Nr. jego plomby" oraz wykreśla się koniec ust. 3, począwszy od słów „Worki zawierające korespondencję i t. d.", a w ich miejsce wpisuje się następujące zdania:

„Worki numerowane, przeznaczone do przewożenia korespondencji, powinny być szyte, wiązane i plombowane w sposób utrudniający ich otwieranie, w szczególności powinny odpowiadać następującym wymaganiom:

a) szwy worków powinny być podwójne; pierwszy szew należy wykonać z dużem założeniem, następnie worek powinien być wywrócony nazewnątrz i uskuteczniony drugi szew;

b) wzdłuż górnej krawędzi worka powinien być na stałe wszyty dookoła sznur grubości 6 — 8 mm; worek należy wiązać szpagatem po wierzchu. Wszycie sznura ma na celu uniemożliwienie wyciągania części worka z pod szpagatu i dostania się w ten sposób do wnętrza worka;

c) worki należy plombować plombami ołowianemi, a nie blaszanemi i do plombowania używać plombownicy wagonowej. Na stacjach posiadających dwie lub więcej plombownic używa się do plombowania worków plombownicy znajdującej się pod stałym zamknięciem u magazyniera lub kasjera towarowego. Na stacjach posiadających jedną plombownicę należy niżej plomby nałożyć na specjalnie twardym podkładzie (deseczka grubości 3 — 4 mm) okrągłą pieczęć lakową danej jednostki służbowej (stacji i t. d.), uniemożliwiającą zdjęcie i powrotne założenie plomby przez niepowołanych".

W dołączonym do worka spisie przesyłek, powinna znajdować się rubryka „stan worka", do której odbiorca obowiązany jest wpisywać każde uszkodzenie lub jakikolwiek ślad otwierania worka lub plomby w drodze. Worki, zawierające korespondencję służbową powinny być oddawane **wyłącznie tylko za pokwitowaniem z odbioru.** W pokwitowaniu z odbioru należy każdorazowo bądź stwierdzić nieuszkodzenie plomby, przez wpisanie słów: „Plomba nienaruszona", bądź zanotować w jakim stanie znajduje się plomba. Nadto każde naruszenie plomby powinno być stwierdzone protokólarnie.

195.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 14 października 1933 r. Nr. P. O. III. 57/9/33 w sprawie częściowej zmiany „Przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników P. K. P. Nr. A. 5".

W § 58 „Przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników Polskich Kolei Państwowych", na stronicy 111, w wierszu 11 od góry, po wyrazach „Egzamin w ograniczonym zakresie obejmuje punkty „należy skreślić cyfry: „1, 4, 6 — 9" i na to miejsce wpisać cyfry „1, 4 — 9".

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

196.

Zarządzenie Ministrów Skarbu oraz Komunikacji z dn. 7 października 1933 r. w sprawie częściowej zmiany Instrukcji kolejowo - celnej.

W związku z ogłoszoną w Dz. U. R. P. Nr. 85 z 1932 r. pod poz. 732 nową taryfą celną wprowadza się w Instrukcji kolejowo-celnej (D. Urz. Min. Sk. Nr. 17, poz. 326 z 1930 r. i D. Urz. Min. Komunikacji Nr. 17, poz. 135 z 1930 r.) zmiany następujące:

I. Paragraf 48 p. 5 otrzymuje następujące brzmienie: „Wykaz towarów tranzytowych dozwolonych do przekazywania bez list przekazowych:

Pozycje taryfy celnej	
1 — 16	zboża strączkowe,
36	ziemniaki świeże,
92 — 94	drewno i rośliny farbiarskie, drewno garbarskie,
148, 160, 162	ziemie i kamienie,
177	rudy, żużle, piryty i t. p.,
180 — 184	paliwa mineralne,
285, 286 p. 2 287 — 292	odpadki przetworów spożywczych i pasze treściwe,
473, 476—478	nawozy,
480	saletra chilijska,
606 p. 1	bawełna oraz odpadki i wyczeszki bawełniane,
719	szmaty,
747 — 757	drewno i wyroby z drewna,
779 — 781	kora z drzewa korkowego i odpadki kory,
792	skrawki papierowe, makulatura,
927 p. 1 i p. 3	stare żeliwo, żelastwo, odpadki i t. p.".

II. Paragraf 71 otrzymuje nstępujące brzmienie:

„(1) Należności celne za niedostarczone przez kolej przesyłki oblicza się według najwyższej stawki w kolumnie II tej pozycji taryfy celnej, do której niedostarczony towar mógłby być zaliczony.

(2) Jeżeli dane colli przesyłki zawierało towary należące do różnych pozycji taryfy celnej, należności celne oblicza się od takiego colli według pozycji z wyższą stawką celną.

(3) Od towarów, które podlegają opłacie celnej według wagi czystej należy pobierać należności celne według tej wagi. W razie trudności ustalenia wagi czystej, należy obliczać należności celne według wagi surowej (brutto).

(4) Od towarów, podlegających opłacie wewnętrznej, opłatę tę pobiera się niezależnie od cła.

(5) W wypadkach, gdy niedostarczona przesyłka zawierała towary podlegające opłacie celnej od sztuki (np. parasole), a ilość sztuk towaru nie może być stwierdzona w sposób wiarogodny dokumentami, ustala się następujący sposób postępowania:

Od wagi brutto towaru w skrzyniach potrąca się na tarę 25%, a przy lżejszych opakowaniach — 15%; otrzymaną w ten sposób wagę netto należy podzielić przez przeciętną wagę jednej sztuki tego rodzaju towaru, a otrzymany iloraz przyjmuje się jako ilość sztuk towaru. Przeciętną wagę sztuki towaru ustala urząd celny we własnym zakresie.

(6) Od niedostarczonych rzeczy podróżnych, przewożonych za kwitami bagażowemi lub za listami przewozowemi, należy obliczać należności celne według poz. tar. celnej 711 p. 9 b)".

III. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 11 października 1933 r. przyczem przepis § 71 ma zastosowanie do niedostarczonych przesyłek, które podlegałyby ocleniu według nowej taryfy celnej, obowiązującej od dnia 11 października 1933 r.
H. P. IV 151/14.

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

197.

Nr. R. O. V. 200 6 z dn. 24 października 1933 r. w sprawie szczegółowego badania przyczyn wypadków zabicia lub zranienia pracowników kolejowych podczas sprzęgania lub rozsprzęgania taboru oraz podczas obsługiwania hamulców zespolonych, przewodów i kurków końcowych ogrzewania parowego.

W ciągu roku ubiegłego 13 pracowników kolejowych zostało zabitych, a 114 pracowników kolejowych odniosło obrażenia cielesne podczas sprzęgania lub rosprzęgania taboru oraz podczas obsługiwania hamulców zespolonych, przewodów i kurków końcowych ogrzewania parowego. Ze względu na to, że ilość zabitych pracowników kolejowych wskutek tych wypadków jest tak znaczna i przewyższa poważnie ilość zabitych pracowników kolejowych podczas pełnienia wymienionych czynności w innych państwach europejskich — Dyrekcje polecą organom instrukcyjnym odpowiednio pouczyć pracowników, a organom kontrolnym przy przeprowadzaniu dochodzeń o tego rodzaju wypadkach, ściśle badać ich przyczyny. Specjalnie należy zwracać uwagę na te szczegóły, czy drużyna parowozowa nie uruchomiła taboru przed otrzymaniem odpowiedniego sygnału od drużyny manewrowej oraz dlaczego kierujący pracą manewrową podał sygnał na uruchomienie taboru przed zejściem z toru pracownika, zajętego sprzęganiem lub rosprzęganiem taboru. W każdym wypadku, gdy ujawniona zostanie wina, czy to drużyny parowozowej, czy też manewrowej — należy winnych pociągać bezwzględnie do odpowiedzialności dyscyplinarnej oraz usuwać ich niezwłocznie od pełnienia czynności związanych z ruchem taboru.

W celu przeprowadzenia odpowiedniej kontroli co do wyczerpującego prowadzenia dochodzeń w tych sprawach, Dyrekcje przedstawiać będą do Ministerstwa Komunikacji, bez specjalnych poleceń w terminie przewidzianym w „Przepisach Nr. R. 3" sprawozdania o wypadkach zranienia pracowników kolejowych podczas sprzęgania lub rosprzęgania taboru oraz podczas obsługiwania hamulców zespolonych, przewodów i kurków końcowych ogrzewania parowego, o wypadkach zaś zabicia pracowników kolejowych podczas pełnienia tych czynności — Dyrekcje przedstawiać będą do końca r. b. i w ciągu pierwszego kwartału 1934 r., niezależnie od sprawozdań, również i akta dochodzenia.

Polecenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 grudnia 1931 r. Nr. R. O. V. 135/3/31, co do przedstawiania ilościowych kwartalnych wykazów o wypadkach z pracownikami kolejowemi podczas sprzęgania lub rosprzęgania taboru oraz podczas obsługiwania hamulców zespolonych, przewodów i kurków końcowych ogrzewania parowego — zachowuje nadal moc obowiązującą.

SPRAWY RUCHU KOŁOWEGO.

198.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 6 listopada 1933 r. Nr. DR-53-33/3 w sprawie nadania drodze państwowej Zakopane—Morskie Oko nazwy „Szosa imienia prof. Oswalda Balcera".

Nawiązując do okólników b. Ministra Robót Publicznych do wszystkich Urzędów Wojewódzkich (Dyrekcyj Robót Publicznych): z dn. 9 maja 1921 r. Nr. XII-368 w sprawie oznaczania i kilometrowania dróg, oraz z dn. 12 września 1929 r. Nr. XII-886 w sprawie nazwy drogi państwowej Nr. 3, zarządzam co następuje:

Droga państwowa Zakopane — Morskie Oko, stanowiąca przedłużenie Traktu Krakowskiego Nr. 13, otrzymuje nazwę „Szosa imienia profesora Oswalda Balcera".

Jako punkt wyjściowy „Szosy im. prof. Oswalda Balcera" przyjmuje się skrzyżowanie drogi Zakopane—Morskie Oko na Bystrem z ulicami, wiodącemi na Olczę, na Dolne Bystre i do Zakopanego.

Zmiana składu osobowego Komisji Dyscyplinarnej D. O. K. P. w Katowicach.

1) Zwolnienie ze stanowiska Zastępcy Przewodniczącego Komisji Dyscyplinarnej.

Lelito Jan, Naczelnik Wydziału na własną prośbę ze stanowiska Zastępcy Przewodniczącego Komisji Dyscyplinarnej przy D. O. K. P. w Katowicach.

2) Mianowanie Zastępcą Przewodniczącego Komisji Dyscyplinarnej.

Mgr. Bazielich Wiktor, Kierownik działu — Zastępcą Przewodniczącego Komisji Dyscyplinarnej przy D. O. K. P. w Katowicach.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr 66745. 25.X.33. 8700.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.